



Aan:
College van B&W
Afschrift aan

Nota

Datum
01-02-2007
Ons kenmerk

Onderwerp
Evaluatie terrasbotenbeleid 2004

Opsteller
Maartje Corsten
Bijlage

Inleiding	2
Beleid 2004.....	2
Opzet evaluatie.....	3
Uitkomsten per onderzoeksvraag.....	4
Vraag 1: Versterking van het klimaat.....	4
Wonen	4
Verblijven en ondernemen	5
Vraag 2: Vermindering van de administratieve lastendruk	5
Vraag 3: Mogelijkheden voor uitbreiden aantal locaties	5
Bestaand kader.....	6
Nieuw kader?.....	8
Vraag 4: Is een uitbreiding gewenst?.....	9
Conclusie	10
Bijlage 1 Tekst motie terrasboten.....	12
Bijlage 2 Betrokkenen bij het evaluatie-onderzoek	13
Bijlage 3 Ontwikkeling kader terrasboten	14
Bijlage 4 Toets-uitslagen huidige en potentiële locaties	15

Inleiding

Op 30 november 2006 heeft de raad unaniem een motie aangenomen waarin het college wordt opgedragen een evaluatie uit te voeren naar het Terrasbotenbeleid 2004. Daarnaast vraagt de raad het college in de motie om informatie of uitbreiding¹ van het aantal locaties wenselijk en mogelijk is. In deze nota geeft het college de resultaten van de evaluatie en de gevraagde informatie.

In de eerstvolgende deel wordt het onderwerp van de evaluatie, de beleidswijziging uit 2004, kort samengevat. Vervolgens wordt de opzet van het evaluatie-onderzoek beschreven. Daarna wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvragen. In het volgende deel wordt ingegaan op de mogelijkheden om het aantal locaties uit te breiden (binnen het bestaande kader). Hierna wordt stilgestaan bij mate waarin een uitbreiding gewenst is. Tenslotte worden de belangrijkste onderdelen uit de nota herhaald in de conclusie.

Beleid 2004

In 2004 is het beleid voor terrasboten op een aantal punten gewijzigd. Hiermee had het gemeentebestuur de volgende doelen voor ogen:

- Het versterken van het woon-, verblijfs- en economisch klimaat in de binnenstad van Delft
- Het versterken van de Delftse binnenstadseconomie
- Het verminderen van de administratieve lastendruk voor ondernemers

De maatregelen die zij hiervoor nam waren de volgende:

- De duur van de ontheffingen

Voordat het nieuwe beleid eind 2004 van kracht werd, kregen ondernemers ontheffingen voor terrasboten voor de periode van 1 jaar. Sinds 2005 geeft de gemeente ontheffingen voor de duur van 3 jaar.

In het laatste kwartaal van dit jaar worden de aanvragen voor de komende 3 jaar in ontvangst genomen. Vervolgens zullen in het eerste kwartaal van 2008 de ontheffingen voor de periode 2008 – 2011 afgegeven worden.

- Exploitatietijden

Ondernemers konden tot 1 uur 's nachts de terrasboten gebruiken in hun bedrijfsvoering tot de invoering van het nieuwe beleid eind 2004. Volgens de verordening mag vanaf 2005 de exploitatie van een terrasboot plaatsvinden tussen 9:00 – 23:00 uur.

¹ Voor de duidelijkheid: het is de bevoegdheid van het college, niet van de raad, om te beslissen over uitbreiding van het aantal terrasbootlocaties. De raad heeft zich destijds hierover moeten buigen omdat de VOGD (verordening openbaar gemeente water Delft) gewijzigd diende te worden (daar waar grachtvakken werden genoemd, moest dit worden gewijzigd in locaties). Het aantal terrasbootlocaties staat niet in de VOGD genoemd, dat blijkt slechts uit de ligplaatsenkaart. Wijziging van de ligplaatsenkaart betreft bevoegdheid van het college (zie artikel 30 van de VOGD).

- Wie krijgt de ontheffing?

Tot de wijziging in 2004 was de ontheffing voor een terrasboot gekoppeld aan het grachtvak. Het principe van de 'oudste rechten' gold bij het toewijzen van de ontheffingen aan een specifieke ondernemer. Normaliter ging de ontheffing jaarlijks naar dezelfde ondernemer. Als zich nieuwkomers meldden / een ondernemer met de oudste rechten besloot af te zien van de ontheffing, werd geloot om het toewijzen van de ontheffing. De plaats van de boot kon in die situaties wisselen binnen een grachtvak.

Sinds 2005 is de ontheffing onlosmakelijk verbonden aan het pand van waaruit de horecaonderneming geëxploiteerd wordt. De locatie van de terrasboot is dus niet wisselend en er wordt niet teruggevallen op loting om de ontheffing toe te wijzen aan een ondernemer.

- Het aantal locaties met een ontheffing

Tot eind 2004 waren er 8 locaties waarvoor een ontheffing gold. Na een uitgebreide en zorgvuldige voorbereiding is een kader opgesteld waarbinnen de gemeente werkt bij terrasboten. Dit kader bestaat uit een aantal criteria waarmee de geschiktheid van nieuwe locaties onderzocht is in 2004. Op grond van de besluitvorming in 2004 is in de afgelopen twee jaar gewerkt met 4 extra locaties. In totaal kent Delft nu 12 plaatsen waar een ontheffing voor een terrasboot kan worden afgegeven.

- Precariotarieven

De precariotarieven voor terrassen en terrasboten in de binnenstad waren verschillend tot eind 2004. In het nieuwe beleid zijn de tarieven gelijk getrokken waardoor de precario voor een terrasboot nu gelijk is aan de precario voor een terras in de binnenstad (5,98 euro per vierkante meter, per maand).

Opzet evaluatie

Het evaluatie-onderzoek heeft als vertrekpunt de motie van 30 november 2006 (voor de volledige tekst: bijlage 1).

Centraal in de evaluatie staat de uitvoering van het vernieuwde terrasbotenbeleid in 2005 en 2006. Daarnaast wil de raad informatie over de (on)mogelijkheden om het aantal locaties met ontheffing voor een terrasboot te vergroten.

De vragen die in deze nota worden beantwoord, luiden dan ook als volgt:

1. Heeft de beleidswijziging geleid tot een versterking van het woon-, verblijfs- en economische klimaat in de binnenstad²?
2. Heeft de beleidswijziging geleid tot een vermindering van de administratieve lastendruk?

(In het kader van de evaluatie van het beleid)

3. Welke mogelijkheden zijn er om het aantal locaties met een ontheffing voor een terrasboten te vergroten binnen de huidige randvoorwaarden.

4. In welke mate is de uitbreiding van het aantal locaties gewenst?

(In het kader van de informatiebehoefte van de raad)

Bij het beantwoorden van de vragen is gesproken met de betrokkenen op dit beleidsveld. Zowel de ervaringen van burgers en ondernemers als die van betrokken professionals binnen en uit buiten de gemeente zijn gebundeld in deze evaluatie (voor een compleet overzicht: zie bijlage 2).

Uitkomsten per onderzoeksvraag

Vraag 1: Versterking van het klimaat

Wonen

Eén van de belangrijkste elementen bij de voorbereiding van de beleidswijziging in 2004 zijn de opvattingen van bewoners. In 2004 is daarom ook gesproken met omwonenden van mogelijk nieuwe locaties. Hierbij was niet zozeer de vraag of er sprake was van het 'versterken van het woonklimaat', maar eerder in welke mate zij overlast verwachtten van een uitbreiding. In deze evaluatie is dit dan ook het uitgangspunt geweest: in hoeverre er daadwerkelijk sprake geweest van overlast door de uitbreiding op een viertal locaties?

De mate van overlast is vastgesteld op grond van meldingen en klachten bij de gemeente en de kennis van leden van de Klankbordgroep Binnenstad. Op twee van de nieuwe locaties zijn er meldingen / bezwaren bekend. Het bezwaar betreft een waardedaling van het eigendom vanwege de aanwezigheid van de terrasboot. Dit heeft geleid tot een bezwaarprocedure waarbij de gemeente in het gelijk is gesteld (maart 2006). In maart 2007 zal de rechtbank zich over de zaak buigen en een oordeel uitspreken. De tweede klacht (voorjaar 2005) gaat over de wijze waarop een parkeerplaats is gecompenseerd (in de directe omgeving) na het (in het seizoen) vervallen van de parkeerplaats om de toegang tot de nieuwe terrasboot op de Voorstraat vrij te houden. De compensatie is gerealiseerd door een laad- en loshaven om te zetten in 2 parkeerplaatsen voor vergunninghouders.

² Het is niet mogelijk om op korte termijn na te gaan of de beleidswijziging uit 2004 de economie van de Delftse binnenstad heeft versterkt. Zoals bekend Er is echter wel gevraagd naar de ervaringen van de betreffende exploitanten als indicator voor het economische effect.

Hierdoor is in het seizoen voor terrasboten 1 extra parkeerplaats. Buiten het seizoen zijn er 2 extra parkeerplaatsen.

Het Binnenstadsforum wordt momenteel omgevormd tot de Klankbordgroep Binnenstad. De Klankbordgroep treedt niet op namens een bepaalde groep bewoners.

De Klankbordgroep gaf aan dat zij zich kunnen vinden in het huidige terrasbotenbeleid (als voorbeeld werd genoemd het principe om 1 boot per grachtvak af te meren). De Klankbordgroep ziet geen reden om het beleid dat relatief kort geleden is opgesteld nu te gaan wijzigen. Bij de leden zijn geen klachten of situaties van overlast bekend.

Verblijven en ondernemen

Met name de uitbreiding van het aantal locaties en de duurzame koppeling van de ontheffing aan een pand waren maatregelen om het verblijfs- en economisch klimaat te versterken. Immers, op de nieuwe locaties hebben de grachten extra uitstraling. Bovendien is het voor ondernemers met een ontheffing aantrekkelijk om te investeren in de kwaliteit en uitstraling van de terrasboten.

De ondernemers die de nieuwe terrasboten sinds 2005 voor hun zaak hebben liggen, zijn over het algemeen tevreden over het exploiteren van de terrasboot. Ook zijn ze van mening dat de aanwezigheid van een terrasboot een goede invloed heeft op de omgeving / binnenstad. Vertegenwoordigers van ondernemers in de binnenstad nemen hetzelfde standpunt in. Zij zijn tevreden over het huidige terrasbotenbeleid. De uitbreiding van 8 naar 12 locaties hebben zij ervaren als een positieve impuls voor het ondernemers- en verblijfsklimaat.

Vraag 2: Vermindering van de administratieve lastendruk

De gemeente geeft voor meerdere jaren de ontheffing af en hanteert één tarief voor straatterrassen en terrasboten. Daarnaast is het slechts 1 keer per 3 jaar nodig om een ontheffing aan te vragen. Hierdoor is de administratieve lastendruk bij ondernemers verminderd.

Vraag 3: Mogelijkheden voor uitbreiden aantal locaties

De uitbreiding van het aantal locaties in 2004 heeft plaatsgevonden na een zorgvuldige voorbereiding. In de eerste plaats is na uitgebreid overleg met diverse betrokkenen een kader ontwikkeld – bestaande uit een aantal randvoorwaarden / criteria - waarbinnen de gemeente opereert als het gaat om terrasboten. Vervolgens zijn alle bestaande en de potentiële locaties getoetst aan dit kader. De mate waarin locaties voldeden is (mede) doorslaggevend geweest voor het besluit om ze toe te voegen aan de lijst met reeds bestaande locaties met een ontheffing.

Dit kader is het vertrekpunt bij het informeren van de raad over de (on)mogelijkheden om het aantal ontheffingen/locaties uit te breiden.

Allereerst wordt het kader beschreven. Vervolgens wordt aangegeven welke mogelijkheden de gemeente heeft binnen *dit bestaande kader* om het aantal locaties uit te breiden. Tenslotte wordt aangegeven welke mogelijkheden de

gemeente heeft om een *nieuw kader* te ontwikkelen. Dit deel bestaat uit twee onderdelen. Eerst is voor elk criterium uit het kader opgenomen welke bron ze hebben en of die binnen de invloedssfeer ligt van de gemeente Delft. Daarnaast wordt ingegaan op relevante ontwikkelingen die van invloed zijn op de mogelijkheden om het kader te veranderen.

Op deze wijze ontstaat inzicht in de mogelijkheden die het *bestaande kader* biedt en de mate waarin de gemeente *nieuw kader* kan ontwikkelen waarin het aantal locaties kan wijzigen.

Bestaand kader

In 2004 is na een zorgvuldige voorbereiding een nieuw kader ontwikkeld voor het terrasbotenbeleid (zie ook bijlage 3). Met dit kader is vervolgens een aantal potentiële locaties getoetst. Het kader bestaat uit 8 randvoorwaarden / criteria met wisselend karakter: juridisch (a. en b.), praktisch (c., d. en e.) en esthetisch (f., g. en h.).

a. Ruimte voor overig vaarverkeer

De aanwezigheid van een terrasboot moet de doorvaart niet belemmeren. Dit betekent dat er voldoende afstand moet zijn tussen de terrasboot en het overig vaarverkeer.

Bron:	Binnenvaart Politie Reglement artikel 1.06
Beïnvloedbaar:	Nee

b. Nabijheid brug

Rond bruggen moet uit veiligheidsoverwegingen voldoende uitwijk- en manoeuvreerruimte aanwezig zijn om vaartuigen met tegengestelde koersen de mogelijkheid te geven om uit te wijken en elkaar te passeren.

Bron:	Verordening Openbaar Gemeentewater Delft (VOGD) artikel 8, derde lid onder b
Beïnvloedbaar:	Ja

c. Diepte van het water

Op de locatie en de aanvaarroute moeten de grachten natuurlijk diep genoeg zijn om de terrasboot af te meren. De Delftse grachten hebben theoretisch voldoende diepte, maar kunnen in praktijk te ondiep zijn (door bv. afval/slib) zodat extra budget voor baggerwerkzaamheden nodig is.

Bron:	Diepgang boten / Feitelijke diepte in een grachtvak
Beïnvloedbaar:	Nee / Ja (dus gedeeltelijk)

d. Locatie in de binnenstad

De ervaring leert dat in de beleving van omwonenden terrasboten buiten de binnenstad als een bron van overlast zijn. Dit is te verklaren omdat in deze wijken de woonfunctie centraal staat, terwijl in de binnenstad de combinatie van wonen, ondernemen en verblijven meer vanzelfsprekend is en de woonfunctie niet domineert.

Bron:	Dominante functie binnen wijken
Beïnvloedbaar:	Nee

e. Varende bereikbaarheid

De terrasboten moeten over het water van en naar de locatie kunnen worden vervoerd. Het transport van een terrasboot over de weg en plaatsing vanaf de kade is onmogelijk in de Delftse binnenstad.

Bron: Stedenbouwkundige situatie in de Delftse binnenstad
Beïnvloedbaar: Nee

f. Aanwezigheid van andere terrasboten in grachtvak

De beeldkwaliteit van een grachtvak wordt versterkt door de aanwezigheid van een terrasboot³. Echter als er meerdere boten zijn afgemeerd zal er een 'verstoring' van de kwaliteit optreden omdat te veel concurrentie (met de andere elementen in het grachtvak) optreedt.

Bron: Oordeel van Welstandscommissie
Beïnvloedbaar: Gedeeltelijk

g. Ruimte tussen terrasboot en brug⁴

De bruggen en bruggenhoofden vormen een wezenlijk onderdeel van het grachtvak. Als het zicht op de beiden teveel belemmerd wordt door de terrasboot gaat dit ten koste van de beeldkwaliteit in het grachtvak.

Bron: Oordeel van Welstandscommissie
Beïnvloedbaar: Gedeeltelijk

h. Aanwezigheid watergevels

Het historische karakter van de Delftse binnenstad wordt mede bepaald door de watergevels. Dit zijn gevels die uit het water oprijzen. De aanwezigheid van terrasboten voor watergevels onttrekken de watergevel in sterke mate aan het zicht. Dit is wederom een verarming van de beeldkwaliteit.

Bron: Oordeel van de Welstandscommissie
Beïnvloedbaar: Gedeeltelijk

In 2004 zijn op grond van dit kader 19 locaties getoetst⁵. Dit waren 8 bestaande en 11 potentiële locaties. Op grond hiervan zijn 4 potentiële locaties toegevoegd aan de lijst met de 8 bestaande locaties waardoor de gemeente nu met 12 locaties werkt. Van de lijst uit 2004 blijven dus 7 locaties hun status van 'potentieel' houden. Voor deze 7 locaties geldt dat zij in 2004 en op dit moment niet voldoen aan één of meerdere criteria van

³ Dit geldt indien de boot in zijn verschijning voldoet aan een aantal zaken zoals de vormgeving, kleurgebruik, inrichting van het terras en de reclame-uitingen.

⁴ Deze randvoorwaarde lijkt sterk op de eerdergenoemde randvoorwaarde 'b.'. De reden om beiden op te nemen is gelegen in de uitwerking van het criterium. Als de afstand tussen bruggen en terrasboten vanuit de veiligheid wordt bekeken, is de uitkomst namelijk niet altijd gelijk aan de uitkomst als wordt gekeken naar de beeldkwaliteit/zichtlijnen rondom de grachten.

⁵ De uitkomsten van deze toetsing zijn in de vierde bijlage opgenomen.

het kader (zie bijlage 4). In 2005 en 2006 zijn geen nieuwe 'potentiële' locaties bekend geworden bij de gemeente. Een uitbreiding van het aantal locaties, op grond van het huidige kader, is dus niet mogelijk. Er zal een precedentwerking optreden als een nieuwe locatie wordt toegevoegd die niet past binnen het huidige kader. Dus om één of meer nieuwe locaties toe te voegen zal eerst een nieuw kader ontwikkeld moeten worden waaraan vervolgens nieuwe / potentiële locaties getoetst zullen worden. Pas als de nieuwe / potentiële locaties voldoen aan nieuwe criteria kan een (of meerdere) locatie worden toegevoegd.

Nieuw kader?

De mogelijkheden die de gemeente (het college) heeft om het kader aan te passen zijn beperkt. Zoals hierboven is beschreven behoren 3 van de 8 criteria niet tot de invloedssfeer van het college. Vier andere criteria kan het college slechts gedeeltelijk beïnvloeden.

Bovendien is er nog een tweetal ontwikkelingen die de mogelijkheden tot uitbreiding sterk beperken.

- Beleidsnota Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap Delfland is een nota aan het ontwikkelen waarin het nieuwe beleid voor woonschepen en terrasboten wordt vastgelegd. Deze nota zal gebruikt worden als kader tijdens het opstellen van Waterplannen met publieke partners zoals de gemeenten. Ook zal het kader dat de nota is opgenomen gebruikt worden tijdens de keurverlening van het Hoogheemraadschap. De nota heeft betrekking op het gehele beheersgebied van Delfland.

In de nota worden verschillende uitgangspunten⁶ benoemd die de mogelijkheden tot uitbreiding van het aantal locaties beïnvloeden:

- *doorstroomprofiel* van het water mag maximaal 20% verminderen door de terrasboot
- in watergangen die *smaller zijn dan 10 meter* worden geen terrasboten toegestaan

Het Hoogheemraadschap bespreekt op dit moment de inhoud van de nota met de gemeente binnen haar beheergebied. Het zou mogelijk kunnen zijn dat voor stedelijke gebieden de uitgangspunten gewijzigd worden. Vervolgens zal de nota worden geïntegreerd in de *Nota integrale inrichtingscriteria watergangen* en aan het bestuur van het Hoogheemraadschap worden voorgelegd. Naar verwachting zal besluitvorming in het laatste kwartaal van 2007 of eerste kwartaal van 2008 zijn afgerond.

De huidige situatie in Delftse binnenstad is strijdig met het uitgangspunt zoals dat nu in de nota van het Hoogheemraadschap opgenomen is. De overgangsbepalingen stellen echter dat bestaande locaties, mits zij geen onoverkomelijke waterhuishoudkundige knelpunten opleveren (naar

Deze uitgangspunten hebben zowel betrekking op woonschepen als terrasboten. Voor het leesgemak in deze nota over dit specifieke thema wordt echter hierna alleen gesproken over terrasboten.

verwachting niet in Delft), geacht worden een keurvergunning te hebben. Boten die na de vaststellingsdatum van de nota worden aangelegd, zullen een keurvergunning bij het Hoogheemraadschap moeten aanvragen. De kans is nihil dat nieuwe locaties, op grond van de huidige uitgangspunten, in de Delftse binnenstad een keurvergunning krijgen.

- Afsluitconstructies grachten oostelijke binnenstad

In het Waterplan Delft (2000) is naast de visie op waterbeheer een aantal concrete maatregelen opgenomen. Deze hebben (ook) als doel om de overlast van water in de Delftse binnenstad te voorkomen. In 2001 zijn op Vlaming- en Rietveldgracht al noodmaatregelen genomen. Uit een studie blijkt echter dat het oostelijke deel van de binnenstad bij heftige regenval moet kunnen worden afgesloten van de boezem. Op korte termijn worden hiervoor op 8 plaatsen constructies geplaatst die in voorkomende gevallen gesloten kunnen worden. In normale omstandigheden zijn de afsluitconstructies 'open' waardoor vervoer over het water mogelijk blijft. Hierdoor is het transport van terrasboten over het water op korte / middenlange termijn mogelijk. Echter, op lange termijn – 10 tot 15 jaar, verwachten de deskundigen dat andere maatregelen noodzakelijk zijn. De bodemdaling in combinatie met het huidige boezempeil veroorzaken dit. Een permanente inpoldering (afsluiten van de waterwegen) van de binnenstad is dan de enige mogelijkheid om wateroverlast te voorkomen. Op dat moment zal afgewogen moeten worden welke mate van flexibiliteit wenselijk is en financieel haalbaar.

Tenslotte moet worden opgemerkt dat de ervaring leert dat ook de fysieke situatie op de kades (tijdelijk vervallen van parkeerplaatsen tijdens het terrasboten-seizoen) moet worden meegenomen als de gemeente overweegt om nieuw kader te ontwikkelen.

Vraag 4: Is een uitbreiding gewenst?

De (vertegenwoordigers van) horeca-ondernemers zijn van mening dat een uitbreiding van enkele terrasboten wenselijk is. Zij onderschrijven tegelijkertijd volledig dat er randvoorwaarden zijn waaraan eventuele uitbreiding moet voldoen. De nota 'Van Delft naar Delft', die in opdracht van de Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Delft (en begeleid door de Kamer van Koophandel) is ontwikkeld, geeft bovendien aan dat er nog omzetpotentie voor de horeca is in Delft. De vertegenwoordigende organisaties vragen daarbij wel om aandacht voor het mogelijk compenseren van parkeerplaatsen die (in het seizoen /tijdelijk) niet gebruikt kunnen worden omdat de opgang van een terrasboot vrij moet zijn.

De huidige en toekomstige opgave voor het beheer van het wateroppervlak is ook relevant als de wenselijkheid van een uitbreiding wordt onderzocht. Voor het Hoogheemraad is dit momenteel een reden om kritisch te zijn over nieuwe locaties voor terrasboten in de Delftse binnenstad.

De Klankbordgroep Binnenstad geeft aan dat het beleid goed vindt functioneren en dat zij 12 boten voldoende vindt en als mogelijke uitbreiding in de toekomst denkt aan hooguit 1 a 2 extra boten. Deze uitbreiding moet

wel ontstaan vanuit een gemeentelijke visie op de binnenstad en niet zo zeer de wens van de horeca. Bij een mogelijke uitbreiding moet een zorgvuldige afweging plaatsvinden en het historische karakter van de binnenstad behouden blijven. De leefbaarheid van de binnenstad en het aantal parkeerplaatsen wordt door de Klankbordgroep genoemd als belangrijke onderwerpen die hierbij aan bod moeten komen.

Conclusie

De raad heeft op 30/11/2006 gevraagd om een evaluatie van het terrasbotenbeleid dat in 2004 is gewijzigd. Een aanvullende vraag betrof informatie over de (on)mogelijkheden om het aantal locaties uit te breiden.

De beleidswijziging uit 2004 heeft drie doelen: a) het woon-, verblijfs- en economisch klimaat in de binnenstad van Delft te versterken; b) het versterken van de Delftse binnenstadseconomie en c) Het verminderen van de administratieve lastendruk voor ondernemers.

De punten waarop het beleid is gewijzigd, zijn als volgt:

- de duur van de ontheffing
- de exploitatietijden
- precariotarief voor terrasboten
- toewijzing van een terrasboot aan het pand
- uitbreiding van het aantal terrasboten

Uit de evaluatie komt naar voren dat het beleid uit 2004 goed werkt. Belanghebbende burgers en ondernemers in binnenstad en zijn het er over eens dat de terrasboten een de binnenstad verrijken. Bovendien worden de boten nauwelijks als bron van overlast ervaren. Er zijn dus geen directe aanleidingen om het beleid te wijzigen.

Bij het onderzoek naar de (on)mogelijkheden om het aantal locaties voor terrasboten uit te breiden is zowel gekeken naar (het karakter) van het bestaande kader als relevante ontwikkelingen die verandering van het kader beïnvloeden.

In de eerste plaats is het huidige kader geschetst waarmee de gemeente werkt. Deze bestaat uit 8 criteria met wisselend een juridisch, praktisch of esthetisch karakter. De locaties die, gezien de combinatie van horeca-onderneming en grachtvak, mogelijk in aanmerking zouden komen zijn getoetst aan dit kader. Geen van de potentiële locaties komt binnen het bestaande kader in aanmerking voor een terrasboot. Als een nieuwe locatie, die niet past binnen het huidige kader en voldoet aan de huidige criteria, wordt toegevoegd zal dit een precedentwerking hebben die niet ondersteund kan worden door beleidsuitgangspunten. Om één of meer nieuwe locaties toe te voegen zal de gemeente dus eerst een nieuw kader moeten ontwikkelen op grond waarvan nieuwe / potentiële locaties getoetst kunnen worden.

In de tweede plaats is gekeken naar de mogelijkheden die de gemeente heeft om het kader te veranderen waardoor mogelijk meer locaties in

aanmerking komen voor een terrasboot. Dit leidt tot de conclusie dat 3 van de 8 criteria niet beïnvloedbaar zijn (en daarnaast slechts 3 gedeeltelijk) door de gemeente – het college van B&W.

Tenslotte zijn de relevante ontwikkelingen beschreven die de (on)mogelijkheden beïnvloeden. De eerste ontwikkeling is de afsluiting van het oostelijk deel van de Delftse binnenstad. Op korte termijn leidt dit niet tot een beperking van de mogelijkheden. Op lange termijn zal de inpoldering van de binnenstad noodzakelijk zijn, waarbij de wenselijkheid voor het bevaarbaar houden van de grachten moet worden afgewogen tegen hogere kosten die een dergelijke functie met zich meebrengt. De tweede ontwikkeling daarentegen is op korte termijn wel degelijk belangrijk. Het Hoogheemraadschap is namelijk een beleidsnota aan het voorbereiden over dit onderwerp. Met de huidige uitgangspunten is het onmogelijk om het aantal locaties in de Delftse binnenstad uit te breiden. Om de water aan- en afvoer in de toekomst niet te belemmeren moeten namelijk watergangen die smaller zijn dan 10 meter vrij worden gehouden van woonschepen en terrasboten. Voor bestaande schepen en boten zal het Hoogheemraadschap een keurvergunning afgeven. Bovendien leert de ervaring dat ook het gebruik van de kade (parkeerplaatsen) meegewogen zou moeten worden.

Belanghebbende burgers en ondernemers in de binnenstad is de vraag voorgelegd of zij een uitbreiding van het aantal locaties wenselijk vinden. De ondernemers kunnen zich een beperkte uitbreiding (met enkele boten) voorstellen. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de horeca in Delft zou kunnen uitbreiden. De ondernemers vinden het mogelijke verlies van parkeerplaatsen en het behoud van het historische karakter van de Delftse binnenstad wel belangrijke punten bij een mogelijke uitbreiding. De bewoners in de binnenstad hebben een soortgelijke mening, maar vragen ook nadrukkelijk om een leefbare binnenstad als het aantal locaties zou worden vergroot. Een uitbreiding is minder wenselijk als gekeken wordt naar de belangrijke opgave die de overheid heeft in het waterbeheer.

De raad wordt gevraagd om uitsluitsel te geven of men een nieuw kader voor terrasboten wil initiëren – binnen de mogelijkheden zoals geschetst in deze nota – en op korte termijn aan te geven welke criteria daar onderdeel van uit zouden moeten maken.

Bijlage 1 Tekst motie terrasboten

‘Overwegende dat:

- de verordening openbaar gemeentewater Delft in verband met wijziging van het terrasbotenbeleid werd vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 25 november 2004
- terrasboten bijdragen aan een sfeervolle en daardoor aantrekkelijker binnenstad
- dit van belang is voor de economie en de werkgelegenheid in onze binnenstad.

Draagt het college op:

- de raad zo spoedig mogelijk een evaluatie te doen toekomen over de uitvoering van het terrasbotenbeleid in 2005 en 2006
- hierbij te betrekken of uitbreiding van het aantal terrasboten gewenst danwel mogelijk is en de raad hierover te informeren’

Op basis van de evaluatie van de uitvoering van het terrasbotenbeleid in 2005 en 2006, evenals de informatie over de (on)mogelijkheden om het aantal terrasboten uit te breiden, kan de raad bezien of er aanleiding bestaat door middel van een kaderstellende discussie het terrasbotenbeleid te handhaven dan wel te wijzigen.

Unaniem aangenomen dd 30/11/2006

Bijlage 2 Betrokkenen bij het evaluatie-onderzoek

Binnen de gemeente Delft:

- sector TOR
- commissie Welstand en Monumenten
- vakteam Ruimtelijke Ordening
- vakteam Milieu/Technische voorbereiding
- vakteam CKE

Buiten de gemeente Delft:

- Hoogheemraadschap Delfland
- Stichting Centrum Management Delft
 - o MKB Delft
 - o Ondernemersvereniging Binnenstad Delft
- Klankbordgroep Binnenstad
- Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Delft/Oostland

Bijlage 3 Ontwikkeling kader terrasboten

In 1993 is door de gemeente, mede op basis van een door een adviesbureau⁷ geschreven rapport, het Delftse terrasbotenbeleid vastgesteld. De aanleiding hiervoor was de grote toename van het aantal terrasboten in de Delftse watergangen in de jaren '80. Hierdoor raakte de binnenstad 'dichtgeslibt' en was een bezinning op het gebruik van het openbare water op zijn plaats.

Bij het opstellen van dit rapport heeft een uitgebreide schriftelijke bestudering van de terrasbootproblematiek plaatsgevonden. Daarnaast is overleg geweest met de KvK, politie, Horeca Nederland (afdeling Delft), Delftse gemeentebestuur en betrokken gemeentelijke afdelingen. Op grond hiervan is, de verschillende functies van de binnenstad in ogenschouw nemend, een beleidsvisie ontwikkeld op terrasboten. De toetsing van locaties vond vervolgens plaats met criteria die direct uit deze beleidsvisie waren afgeleid.

In 2004 werd geconstateerd dat het terrasbotenbeleid uit 1993 op een aantal punten niet geheel meer aansloot op de toenmalige situatie in de binnenstad. Er was namelijk meer effectieve verblijfs- en gebruiksruimte ontstaan door de beperking van het autoverkeer. Daarnaast bestond vanuit de politiek de wens om het woon-, verblijfs- en economisch klimaat in de binnenstad te verbeteren⁸. Het college van B&W vond het noodzakelijk het ingezette integrale stimuleringsbeleid voor de binnenstad met kracht voort te zetten. Tenslotte wilde het college een vermindering van de administratieve "rompslomp" rondom vergunningen en ontheffingen voor bedrijven. Deze ontwikkelingen waren de aanleiding voor een nieuw politieke visie op zowel het terrassenbeleid als het terrasbotenbeleid in Delft.

⁷ "Terrasboten in Delft", INB Groep, Den Haag, 1993.

⁸ Collegeprogramma 2002-2006 "Voorzetten en doorzetten".

Bijlage 4 Toets-uitslagen huidige en potentiële locaties

Algemene informatie <u>huidige</u> terrasbootlocaties			Gehanteerde criteria ³			Praktische criteria				Criteria van Welstand			
Nr.	Locatie	Huisnummer	Grachtvak/bruggen	Juridische criteria		Diepte	Bereikbaarheid	Gelokaliseerd in de binnenstad	Geen aanwezigheid andere terrasboten in grachtvak	Ruime afstand terrasboot en bruggen	Geen terrasboten voor watergevels		
				Ruimte voor overig vaarverkeer	Geen nabijheid brug								
1.	Koornmarkt	85	141 en 153, Touwbrug en Leeuwbrug	+	+	+	+	+	+	+	+		
2.	Oude Delft	76	147 en 152, Mauriciusbrug en Sint Jansbrug	+	+	+	+	+	+	+	+		
3.	Vrouw Juttenland	14	129 en 136, Lakenverwersbrug en Schreibrug	+	+	+	+	+	+	+	+		
4.	Kerkstraat	23	135 en 140, Oudemanhuisbrug en Vrouwe van Rijnsburgerbrug	+	+	+	+	+	+	+	+		
5.	Markt (Wijnhaven)	15-17	141 en 142, Touwbrug en Waagbrug	+	+	+	+	+	+	+	- a)		
6.	Binnenwatersloot	27	148 en 149, Haverbrug en Waterslootsepoortbrug	+	+	+	+	+	+	+	+		
7.	Oude Delft	133	132 en 147, Jeronimusbrug en Mauriciusbrug	+	+	+	+	+	- a)	+	+		
8.	Oude Delft	113-115	132 en 147, Jeronimusbrug en Mauriciusbrug	+	+	+	+	+	- a)	+	+		
9.	Verwersdijk	47	121 en 183, Rapenbloembrug en Cellebroerbrug	+	-	+	+	+	+	-	+		
10	Voorstraat	9	120 en 124, Visbrug en Poelbrug	+	+	+	+	+	+	+	+		
11	Verwersdijk	124	117 en 121, Musquetierbrug en Rapenbloembrug	+	+	+	+	+	+	+	+		
12.	Verwersdijk	30	128 en 184, Lakenverwersbrug en Doelenbrug	+	+	+	+	+	+	+	+		

+ locatie voldoet aan criterium

- locatie voldoet *niet* aan criterium.

a) Deze afwijking is reeds in 1993 in het rapport "Terrasboten in Delft" van het onderzoeksbureau INB Groep onderkend. Aangegeven wordt in dit rapport dat, gelet op de situatie in het desbetreffende grachtvak, de gemeente van de adviezen in het rapport wenste af te wijken.

Algemene informatie potentiële terrasbootlocaties					Gehanteerde criteria ¹			Criteria welstand				
Nr.	Onderneming	Locatie	Huisnummer	Grachtvak/bruggen	Juridische criteria		Praktische criteria			Criteria welstand		
					Ruimte voor overig vaarverkeer	Geen onmiddellijke nabijheid brug	Diepte	Bereikbaarheid	Gelokaliseerd in de binnenstad	Geen aanwezigheid andere terrasboten in grachtvak	Ruime afstand terrasboot en bruggen	Geen terrasboten voor watergevels
13.	De Verbeelding	Verwersdijk	128	117 en 121, Musquetierbrug en Rapenbloembrug	+	+	+	+	+	-	+	+
14.	Patachou	Oude Delft	92	132 en 147, Jeronymusbrug en Mauriciusbrug	- a)	+	+	+	+	- b)	+	+
15.	Salvatore	Oude Delft	88	132 en 147, Jeronymusbrug en Mauriciusbrug	- a)	+	+	+	+	- b)	+	+
16.	Den Blaeuwen Snoeck	Verwersdijk	14	128 en 184, Lakenverwersbrug en Doelenbrug	+	+	+	+	+	-	+	+
17.	La Vie	Binnenwatersloot	27	148 en 149, Haverbrug en Waterslootsepoortbrug	+	+	+	+	+	-	+	+
18.	De Waag	Markt (Wijnhaven)	11	141 en 142, Touwbrug en Waagbrug	+	-	+	+	+	-	-	-
19.	De Sjees	Markt (Wijnhaven)	5	133 en 142, Warmoesbrug en Waagbrug	+ c)	-	+	+	+	+	-	-

+, locatie voldoet aan criterium;

-, locatie voldoet *niet* aan criterium.

a. Ruimte beperkt door aanwezigheid andere terrasboten

b. Er zijn meerdere ondernemers die in aanmerking willen komen voor een ligplaats in het desbetreffende grachtvak.

c. Beperkte ruimte voor afmeren terrasboot

